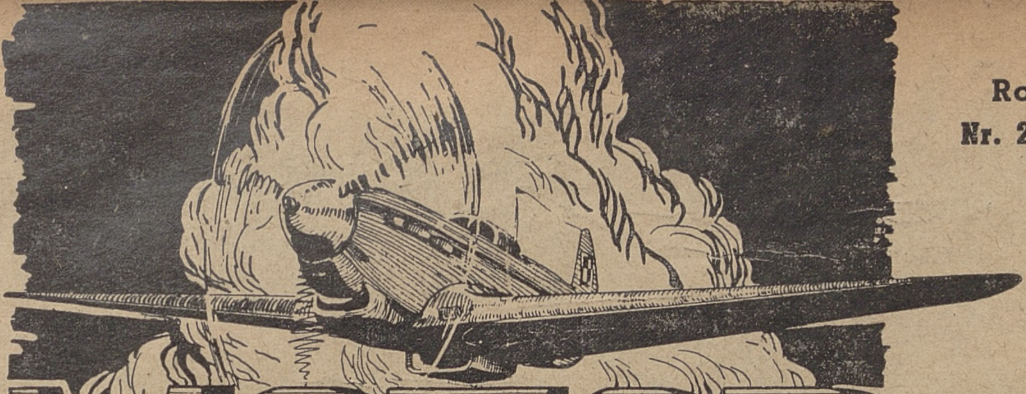
Cena 10 zł

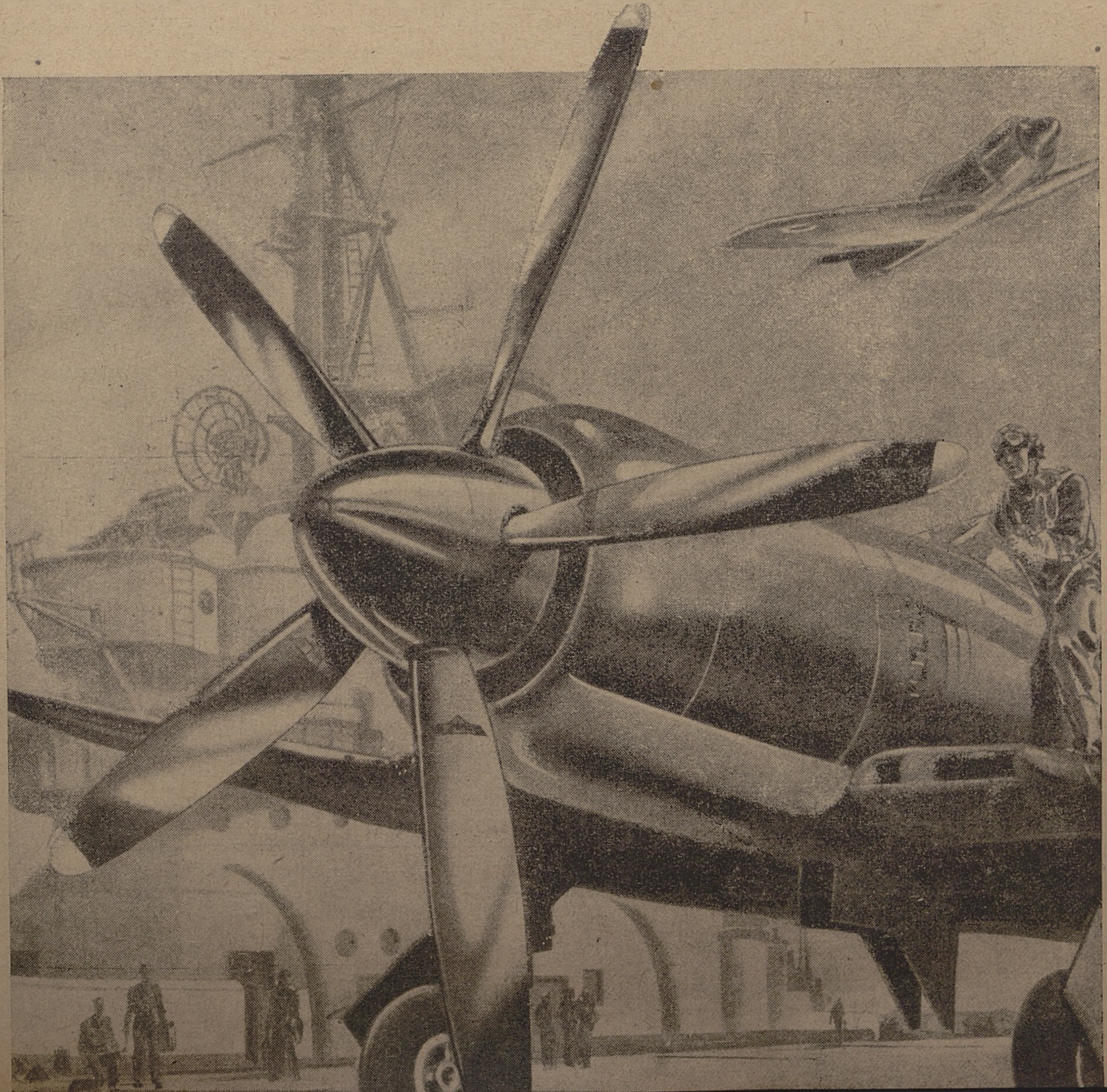
29 czerwca
– 5 lipca
1947

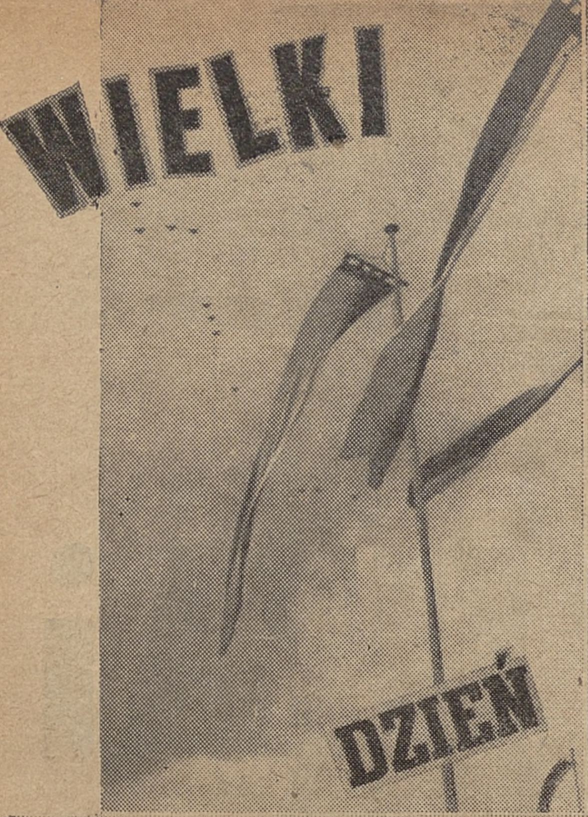
Rok II
Nr. 26 (54)



SKRZYDŁA i MOTOR

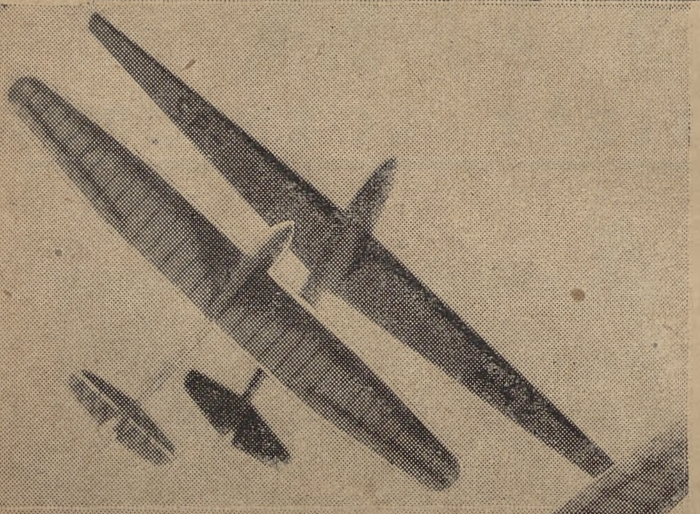
TYGODNIK MŁODZIEŻY LOTNICZEJ

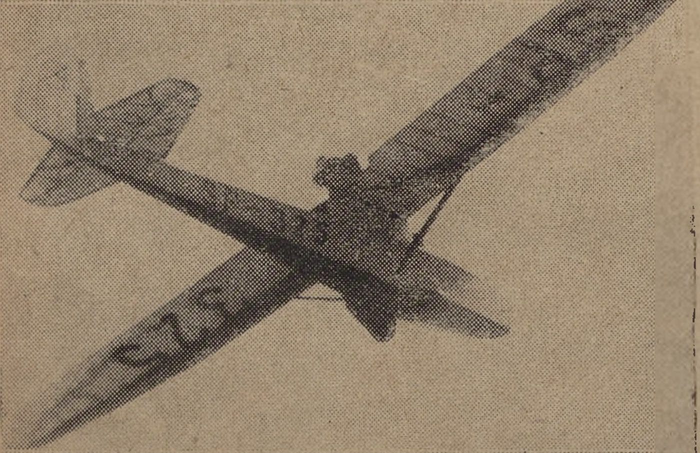














MAŁEGO LOTNICTWA

Minął rok. 365 dni długich i pracowitych minęło od chwili, gdy po raz pierwszy po wojnie w wolnej Ojczyźnie, modelarze nasi zmierzyli swe siły. Było to w Warszawie dnia 10 maja 1946 roku. Zjechali ze wszystkich stron młodzi entuzjaści lotnictwa. Przywieźli ze sobą w pośpiechu wykonane modele. Zawody były skromne, ale jednak... były. I to jest najważniejsze.

Tegoroczne zawody modelarskie, zorganizowała już Liga Lotnicza, instytucja, która w niedługim czasie obejmie całokształt spraw związanych ze sportem lotniczym. Przybyli na nie modelarze po okręgowych zawodach eliminacyjnych. Przywieźli ze sobą pięknie i starannie wykonane modele.

Otwarcie II-gich Zawodów Modeli Latających nastąpiło w dniu 22 czerwca br. na lotnisku Ośrodka Lotnictwa Cywilnego w Kobylnicy pod Poznaniem.

* * *

Od wczesnych godzin porannych lotnisko w Kobylnicy tchnęło nastrojem świątecznym. Świadczyły o tym dziesiątki samolotów i szybowców przybyłych tu z terenu całego kraju.

Dzień otwarcia zawodów modelarskich stał się manifestacją lotnictwa sportowego, stał się manifestacją całego lotnictwa polskiego.

Punktualnie o godz. 14, zgodnie z programem, prezes Zarządu Głównego Ligi Lotniczej, ob. Wiktor Leja w kręgu modelarzy powitał przybyłych gości w osobach: gen. Kuszko, przedstawiciela Pierwszego Wiceministra Obrony Narodowej i protektora tegorocznych zawodów, gen. Spychalskiego, gen. Aleksandra Romeyko, Dowódcę Lotnictwa, oraz szereg dostojnych gości, reprezentujących najwyższe czynniki państwowe.

W przemówieniu powitalnym mówca dał wyraz radości, że w wolnej i demokratycznej Ojczyźnie możemy bez przeszkód pracować dla chwały i potęgi polskich Skrzydeł.

Otwierając w imieniu gen. Spychalskiego Drugie Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających, gen. Kuszko wyraził pełne zrozumienie potrzeb i ogromną życzliwość dla młodzieży lotniczej.

Krótkie przemówienie Dowódcy Lotnictwa gen. Aleksandra Romeyko było wyrazem najwyższego zainteresowania i życzliwości dla lotnictwa sportowego. „Wy młodzi entuzjaści lotnictwa — mówił generał — jesteście przyszłością naszych sił powietrznych".


TNICZEGO

Po oficjalnym otwarciu zawodów, modelarze przedefilowali przed trybuną, niosąc wspaniały dorobek swej rocznej pracy, owoc wysiłku konstruktorskiego — dziesiątki pięknych modeli. Defilowała cała młodzież lotnicza ze wszystkich zakątków kraju. W tym czasie nad defilującymi przesunęły się po niebie dwie litery L, ułożone z samolotów — Liga Lotnicza.

Rozpoczęły się pokazy. Modelarze prezentowali licznie zebranej publiczności „umiejętności" lotne swych modeli. Trzeba zaznaczyć, że co lepsze modele zostały przez konstruktorów skrzętnie ukryte, dla zapewnienia sobie zwycięstwa na zawodach — pokaz bowiem nie dawał możliwości konkursowych.

Program pokazów obejmował normalne stopniowanie, stosowane podczas szkolenia modelarskiego. A więc szybowce belkowe, kadłubowe, bezogonowe. Modele z napędem gumowym, spalinowym i specjalne (U—Control).

W czasie pokazu modeli szybowców, nad publicznością ukazała się czarownica na miotle (niespodzianka od modelarzy) i okrążywszy trybunę spadła na maskę „Storcha", jakby chciała dać wyraz przyjęcia go do lotniczej rodziny. Odtąd już nie będzie nazywał się „Storch", lecz „Bocian".

Lądują ostatnie modele, gdyż zbliża się godzina 15.05: Punktualnie o wyznaczonym czasie startuje popularny „patyk" — szybowiec szkolny — rozpoczynając serię pokazów szybowcowych. Pokaz szybowcowy to nie tylko atrakcja dla tłumów publiczności, to pokaz zorganizowany przede wszystkim dla modelarzy, którzy za parę lat będą się szkolić w pilotażu. Ledwie „patyk" wylądował przed publicznością, zawzięcie mieląc śmigłami, wystartowały trzy samoloty PC—2, ciągnąc za sobą trzy szybowce. Majestatycznie wznosząc się, odleciały w chmurzącą się dal, stale nabierając szybkości.

Plan nie przewidywał przerw. Wszak mamy się już z czym pokazać. Oto startuje z wyciągarki „Salamandra", doskonały szybowiec przejściowo-treningowy.

Jak w kalejdoskopie zmieniają się obrazy. Salamandra zgrabnie podchodzi do lądowania, a nad głowami widzów odczepiają się z holu szybowce. Dwa boczne odchodzą na boki, zaś środkowy rozpędza się do akrobacji. Kręci pętle, przewroty, korkociąg i znowu pętle. Tak na zmianę do stu metrów nad ziemią.

Zanim jedne szybowce wylądowały, a już „Kadet" ciągnie na linie konopnej „Sępa".

Majestatycznie krąży „Sęp" nad lotniskiem w Kobylnicy — to się rozpędza, to przystaje, zawisa niemal nieruchomo. Wreszcie odchodzi na bok, aby zrobić miejsce innym.

Brzęcząc nieznośnie 18-konnym silnikiem, rozpędza się po polu „Hulajnoga" — motoszybowiec. Wreszcie zaczyna się wznosić, aby pięknymi ewolucjami popisać się przed zebranymi. Choć wygląda na szybowiec, przecież potrafi samodzielnie, jak samolot wzbić się w powietrze.

Trzeba się śpieszyć, bo o godz. 17-tej niebo nad lotniskiem musi być wolne, a program bogaty. Start trójki Piperów. Robią okrążenie, nabierając wysokości. Nalatują na lotnisko — boczne wyskakują na boki, środkowy strzela świecą w górę i po wykonaniu zwrotu o 180 stopni, rozpędza się na trybunę i tuż nad głowami znieruchomiałego tłumu pięknym zawrotem odskakuje nad lotnisko — powtarza to kilkakrotnie.

Tymczasem startują inni — w głowie się zaczyna kręcić, gdy się wodzi wzrokiem za latającymi. Z kolei ukazuje się widzom „rodzinka" Szpaków — trójkołowiec Szpak 3, Szpak 4 (dwumiejscowy) i najmłodsze dziecko LWD — „Żak" 1.

Popisy lotnictwa sportowego kończy na dwie minuty przed godz. 17.00 „Szczygieł"—chluba i duma Aeroklubu Toruńskiego.

Punktualnie o godz. 17.00 od strony Poznania, kilka metrów nad ziemią w ryku silnika zjawia się z szybkością błyskawicy samolot myśliwski Jak 9. Śmignął przed oczami tłumów i piękną świecą wystrzelił ku kłębiącym się chmurom burzowym, wypisawszy końcami skrzydeł dwie białe smugi kondensacyjne.

Ppłk. Gaszyn, szef wyższego pilotażu rozpoczął akrobację. Bojowym zwrotem zawracał na lotnisko. W szalonym pędzie przelatywał przed widzami, aby odwróciwszy się na plecy wznosić się ku chmurom.

Około dwudziestu minut trwał pokaz. Około dwudziestu minut czterdziestotysięczny tłum z zapartym oddechem podziwiał odwagę, pewność i precyzję ręki pilota, oraz potęgę maszyny. Gdy oddalający się szum silnika przypomniał, że pokaz skończony, tłum zafalował, a po chwili zerwała się burza oklasków.

Tymczasem lunął deszcz. Spadochroniarzom nie było danym dojść do głosu, a szkoda, bo i tu mieliśmy się czym popisać.

Zajechały autobusy i pociągi, odwożąc trochę przemokniętych lecz rozentuzjazmowanych poznaniaków do ich domów.

Podczas lotu wywiadowczego na zadanie bojowe w rejonie Sanoka, zginął śmiercią lotnika od kul faszystów ukraińskich z UPA

ś. † p.

por. obs. JAN DZIENKOWSKI

z Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie.

Pogrzeb tragicznie zmarłego kolegi odbył się dnia 21. 6. br. w Dęblinie, przy licznym udziale miejscowej ludności oraz oddziałów wojskowych.

W Imieniu Marszałka Polski trumnę poległego pilota udekorował Krzyżem Grunwaldu III klasy – D-ca Lotnictwa gen. bryg. Al. Romeyko.

ś. p. por. obs. JAN DZIENKOWSKI

Kawaler Krzyża Grunwaldu, Krzyża Walecznych i innych odznaczeń bojowych, zginął w obronie pokoju, wolności i demokracji.

Cześć Jego świetlanej pamięci!

WYNIKI II-ch OGÓLNOPOLSKICH ZAWODÓW
MODELI LATAJĄCYCH
w Kobylnicy pod Poznaniem

Pragnąc jak najszybciej poinformować naszych Czytelników o wynikach zawodów modelarskich, które odbyły się w czasie od 23 do 25 czerwca włącznie, w Kobylnicy pod Poznaniem, zamieszczamy poniżej ogólne wyniki wspomnianych zawodów.

JUNIORZY

Kat. A — Modele szybowców szkolnych

1. Bartoszewicz Bogusław — I Kielce
2. Kantorski Jerzy — II Warszawa
3. Wieczorek Czesław — III Poznań
4. Kackiewicz Zdzisław — IV Łódź

AMATORZY

Kat. B — Modele szybowców kadłubowych

1. Specht Henryk — I Bydgoszcz
2. Ratyński Tadeusz — II Kielce
3. Strycharski Kazimierz — III Kraków

Kat. C — Modele szybowców bezogonowych

1. Ramisz Witalis — I Bydgoszcz
2. Komuda Lech — II Warszawa
3. Falęcki Julian — III Warszawa

Kat. D — Modele kadłubowe z napędem gumowym

1. Wodniczak Kazimierz z platf. — I Poznań

Kat. E — Modele kadłubowe z silnikami spalinowymi

Z ręki:
1. Grześkowiak M. — I Katowice
2. Zawal Henryk — II Poznań

Z platformy:
1. Wodniczak Kazimierz — I Poznań

Kat. F — Modele wodnosamolotów

1. Wodniczak Kazimierz — startował i wodował — Poznań
2. Karaban Teodor — Poznań

Kat. G — Modele specjalne

3. Zawal Henryk — bezogonowiec z dodatkowym skrzydłem — Poznań

INSTRUKTORZY

Kat. A — Modele szybowców kadłubowych

1. Zdrzałek Reinhold — I Katowice
2. Stańczyk Witold — II Kraków
3. Niestój Władysław — III Kielce

Kat. C — Modele szybowców bezogonowych

1. Bury Jan — I Poznań
2. Łaski Józef — II Łódź
3. Niestój Władysław — III Kielce

Kat. D — Modele kadłubowe z napędem gumowym

Z ręki:
1. Wosik Seweryn — I Łódź
2. Bury Jan — II Poznań

Kat. E — Modele kadłubowe z motorkami

Z ręki:
1. Bury Jan — I Poznań
2. Żurad Stanisław — II Kraków

Z platformy:
1. Bury Jan — I Poznań
2. Żurad Stanisław — II Kraków

Kat. F — Modele wodnosamolotów

3. Bury Jan — III Poznań

Kat. G — Modele specjalne

2. Bury Jan — U—Control — II Poznań
3. Pawlicki Stanisław — Latający liść — III Poznań

WYCZYNY SPECJALNE

odległość: Bury Jan, 3,5 km — Kobylnica — Swarzędz; nagroda I Wiceministra Obrony Narodowej ob. Gen. Spychalskiego;

najlepsze wykonanie: Mędrzycki Maksymilian — Gdańsk — nagroda Prezesa Ligi Lotniczej inż. Wiktora Leji;

poza konkursem — za specjalne wyczyny i piękne modele — reemigrant intr. mod. Degler — nagroda Dyrekcji Naczelnej Ligi Lotniczej — wyszkolenie w pilotażu motorowym i okulary;

nagrodę zespołową zdobył Poznań — pkt. 30, nagroda przechodnia Zarządu Głównego Ligi Lotniczej — figura Lotnika;

nagroda indywidualna — instr. Bury Jan, za najlepszy wyczyn — nagroda przechodnia Elektrowni Warszawskiej;

2 nagrody pieniężne dla najlepszych zespołów Ministra Komunikacji ob. inż. Rabanowskiego Jana oraz Ministra Przemysłu ob. Minca Hilarego będą dodatkowo przyznane uchwałą Zarządu Głównego Ligi Lotniczej. Rozdział nagród według osobnego załącznika.

Za zgodność powyższych wyników:

Komisja Konkursu Modelarskiego

(—) inż. **Wiktor Leja** — Prezes Zarządu Gł. Ligi Lotn.;
(—) **Lenkowski Jerzy** — Dyrektor Naczelny Ligi Lotn.;
(—) **Hejduk Jerzy** — Naczelnik Wydziału Modelarskiego Ligi Lotniczej;
(—) **Grajeta Bolesław** — Kontroler Dochodów DOKP Poznań, instruktor modelarstwa.

Poznań, dnia 25 czerwca 1947.

WARSZAWA leży NAD MORZEM

prof. S. Z. ZAKRZEWSKI



Małą nieścisłość geograficzną w tytule niniejszego artykułu wybaczy profesor geografii, a nie zdziwi ona bynajmniej pilota. Odległość stolicy od Wybrzeża, którą przebywa samolot w ciągu godziny lotu, zbliżyła Warszawę do morza. Pasażer samolotu, startującego z Okęcia o godz. 8 rano, jest już o godz. 10 w porcie, mając możność wyjścia nad morze o tej samej godzinie. Odległości przestały istnieć dzięki skrzydłom.

Dosłownie i w przenośni musimy przyzwyczaić obywateli do bliskości morza. Minęły czasy bajeczne, gdy morza były „za siedmioma górami, za siedmioma lasami". Jest ono dziś osiągalne, namacalne. Musimy skończyć z romantyzmem w podejściu do tego zagadnienia. Morze, to nie tylko plaża, kąpielisko, atrakcja, ale przede wszystkim — źródło dobrobytu.

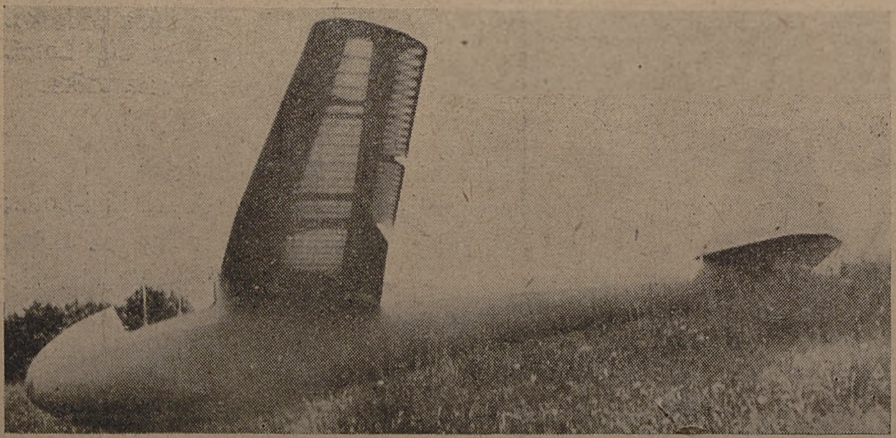
Od roku 1945, od chwili, gdy młoda Rzeczpospolita zrzuciła jarzmo hitlerowskie, odzyskaliśmy Bolesławowe Wybrzeże, staliśmy się Państwem Morskim. Dostęp do morza na przestrzeni 500 kilometrów, 500 kilometrowa granica morska stawia nas w rzędzie państw morskich. Przestrzeń, która dla samolotu nie jest zbyt wielką, w żegludze morskiej stanowi pokaźną trasę rejsu. 500 kilometrów — to 50 godzin pływania na morzu dla statków handlowych, to przeszło dwie doby. Morze trzeba uprawić; wybrzeże zagospodarować; portom polskim w liczbie przeszło 10, dać strawę wyładunku i przeładunku; stocznie zaprząc do pracy; zatrudnić transportowców; zaludnić cały obszar, przetrzebiony, zrujnowany przeważnie, odbudować osiedla. Ogrom pracy, której dokonać musiało młode państwo morskie, jest tak wielki, że z dumą już dziś patrzyć możemy na dokonane dzieło. Ale szmat pracy leży jeszcze przed nami. Do wykonania mamy „wielki program morski", uwzględniony w ramach trzyletniego planu gospodarczego. Tempo pracy na morzu i dla morza nie śmie wykazywać zwolnienia. Wciągnięci w orbitę pracy państw morskich, mając z nimi układy gospodarcze, handlowe i transportowe, nadążyć musimy za rytmem, nadawanym przez innych.

Sprawa, o której mówimy nastręcza poważne trudności w dziedzinie psychologicznej. Jako naród odepchnięty od morza od czasów Władysławowych, żyliśmy w sielskiej, anielskiej atmosferze „wsi spokojnej, wsi wesołej", nie zdając sobie sprawy z głębokich przemian, jakie zaszły w życiu narodów. Krzysztof Kolumb odkrył Amerykę. Rozpoczął się wyścig o zdobywanie nowych lądów. Narody morskie bogaciły się kosztem tubylców. Owładnęła nimi żądza panowania na morzach — panowania nad światem. Gdy rozwój cywilizacji zamknął okres podbojów, życie wróciło do normy. Ale w psychice narodów kolonialnych pozostały ślady piractwa, którego symptomy obserwujemy po dziś dzień w rozwoju wypadków politycznych nawet natury „lądowej".

Nie będziemy tej psychiki morskiej wszczepiali naszemu młodemu pokoleniu. Jako Naród, który walczył o własną wolność przez tyle lat, nie mamy aspiracji kolonialnych, nie planujemy podbojów. Nie stać nas zresztą na „politykę kolonialną", wymagającą wkładu pracy i kapitału całych pokoleń, aby z kolonii wyciągać korzyści. Zapominają o tym często współcześni, którym plan kolonialny, reprezentowany przez dawną „Ligę Morską i Kolonialną" dziś jeszcze spędza sen z powiek. Czasy zdobywców minęły bezpowrotnie. Polska musi odbudować własne gniazda na zniszczonej ojcowiźnie. Mrzonki kolonialne pozostawmy historii.

Tym niemniej, jako Państwo Morskie musimy wychować typ obywatela, dla którego nie tylko kult morza, ale przede wszystkim rozumienie zagadnień gospodarczych morskich nie może być obce. Zadanie to wzięła na siebie „Liga Morska", kontynuatorka dawnej Ligi i jej pięknych tradycji pracy na morzu i dla morza. Obecne „Święto Morza" to rewia Ligi Morskiej, przegląd jej dorobku społecznego, pokaz osiągnięć na morzu i na śródlądziu.

Wszędzie, gdzie istnieje skrawek brzegu na wodach słonych i słodkich w Polsce, są ośrodki Ligi Morskiej. Poza ośrodkami wychowania morskiego i szkolenia wod-



nego w Postominie (Ustce), w Szczecinie, w Gdańsku, Gdyni i Sopocie; po za ośrodkami wychowania wodnego na jeziorach mazurskich w Olsztynie, w Łuczanach (Giżycku), w Mikołajkach i Śniardwach; po za ośrodkiem wodnym w Kruszwicy nad Gopłem, istnieją dziesiątki ośrodków na całym obszarze Rzeczypospolitej. Młodzież ligowa, zrzeszona w kołach szkolnych i hufcach morskich, w liczbie przeszło 100 tysięcy, odbywa tam pierwszą „zaprawę wodną". Młodzież ta ma pierwszeństwo w przyjmowaniu do ośrodków normalnego, fachowego szkolenia w „Państwowym Centrum Wychowania Morskiego" w Gdyni, w Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni, lub Szczecinie, albo w „Szkole Oficerskiej Marynarki Wojennej".

Krok wstępny do poznania wody i morza prowadzi przez ż a g i e l. Żadna inna postać pływania po wodach nie kształci charakterów w tym stopniu, co żeglarstwo. Ma ono szerokie zastosowanie w praktycznym i teoretycznym szkoleniu adeptów wiedzy o morzu, przygotowuje narybek wodniaków do dalszej pracy w zakresie SPORTU i ZAWODU.

Żeglarz i pilot szybowcowy to pokrewne duchy. Szkolenie ich ma nie tylko cechy wspólne, ale nawet te same gałęzie wiedzy. Aerostatyka, aerodynamika, nawigacja, locja, meteorologia, sygnalizacja prawo drogi, astronomia — to dyscypliny, które poznać muszą żeglarz i pilot. Przyjrzyjmy się bliżej zagadnieniom, które znać muszą żeglarze powietrzni i morscy. Atmosfera, pomiar, ciśnienia, powstawanie prądów powietrznych, określanie kierunku i siły wiatrów. Skala Beauforta. Mapa synoptyczna. Chmury, ich rodzaje i znaczenie. Przewidywanie pogody z obserwacji barometru, nieba i chmur. Stan nieba. Te wiadomości z meteorologii, to jakby żywcem wzięty program lotnika szybowcowego, jakkolwiek wchodzi w zakres szkolenia żeglarza morskiego.



To samo mamy z nawigacją. Kursy: prawdziwy, kompasowy, magnetyczny; siatka geograficzna, współrzędne geograficzne. Mapa Merkatora, rodzaje map. Plany, przyrządy nawigacyjne i posługiwanie się nimi. Magnetyzm ziemski. Deklinacja, dewiacja. Kursy i wykreślania ich, określanie miejsca według kąta pionowego i wysokości, wykreślania kursów, program szkolenia pilota szybowcowego i żeglarza morskiego.

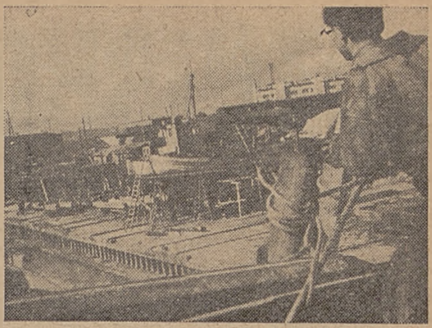
To samo dotyczy sygnalizacji i posługiwania się książką Kodu międzynarodowego, sygnalizacja systemem Morse'a i semaforem. Sygnały alarmowe, mgłowe, optyczne i akustyczne. Bandery Państw itd. łączą wiedzę żeglarza z nauką pilota.

Nawet w dziedzinie wiedzy praktycznej istnieje pokrewieństwo wiedzy. Nawietrzność, zawietrzność,



kurs względem wiatru, stateczność, działanie sterów, samosterowność, odejście i podejście w różnych warunkach, hamowanie, holowanie, sposoby sztormowania przy różnych kierunkach wiatru — to brzmi prawie, jak zadanie dla pilota szybowcowego, jakkolwiek zaczerpnięte jest z programu kursu żeglarza morskiego.

Szlakami żeglarzy prują dziś powietrze skrzydła samolotu. Nie może bez ich udziału odbyć się żadna wyprawa morska. Helikoptery towarzyszyły ostatniej wyprawie biegunowej Byrda. Lotniskowce są wyspami pływającymi i bazą lotnika morskiego. Morze jest polem działania lotnictwa zarówno w warunkach pokojowych jak i wojennych. Dwa elementy wodę i powietrze ujarzmił rozum ludzki. I żeglarz powietrzny i żeglarz morski walczą zwycięsko z Boreaszem, a „druh wiatr" musi być w tej walce sprzymierzeńcem.



Dlatego morze musi stać się bliskie lotnikom przede wszystkim. I my musimy wychować młodzież lotniczą w duchu morskim. Nie jest to zadanie łatwe dla naszego społeczeństwa. Zbyt długo byliśmy hreczkosiejami. Zbyt głęboko tkwi jeszcze w nas mentalność szczurów lądowych. Nie tylko morze zresztą, ale woda, ta zimna , mokra, zdradliwa, ruchliwa tafla, była dla całych pokoleń czymś wyklętym. Nawet miasta, położone nad rzekami, predestynowane do odegrania roli łącznika z morzem, nie rozumiały swej roli dziejowej. Dowodem tego jest ich architektura. Nawet stolica kraju—Warszawa, odwróciła się tyłem do Wisły w swej rozbudowie, wypinając w kierunku królowej wód polskich swą całą szpetotę.

Czy można żądać, aby pokolenie, wychowane w panicznym strachu przed wodą, unikające jej z objawami wodowstrętu, stało się narodem morskim? Z tego faktu musimy zdawać sobie sprawę, aby zrozumieć, ile pracy włożyć trzeba najpierw w psychiczne przestawienie mentalności starego pokolenia, aby pozwoliło młodemu pokoleniu „szaleć" nad wodą.

Postęp jest jednak ogromny. Świadczy o nim pęd młodzieży ku wodzie, ku morzu. Świadczą kluby, sekcje wodne, koła młodzieży, zgrupowane w Lidze Morskiej, świadczą chlubnie wszystkie kursy wodniackie, na których brak miejsca dla amatorów sportów wodnych. Ten pęd do wody jest radosnym symptomem i zapowiedzią, że jednak mimo dziedzicznego obciążenia wodowstrętem, powstaną kadry własnych marynarzy, żeglarzy, rybaków dalekomorskich i śródlądowych, szkutników, bez których Polska byłaby wprawdzie z wyroku dziejów i w nagrodę krwi szlachetnej Państwem Morskim, ale nie zdołalibyśmy stać się narodem morskim, którym być musimy dla dobra i dobrobytu Kraju.

LOTNISKOWCE

RUDOLF URICH, por. obs.

Jedną z podstawowych zasad działań wojennych jest ciągłość. Ciągłość wywiadu, ciągłość patrolowania, ciągłość akcji przeciwko pozycjom nieprzyjaciela. Utrzymanie ciągłości działań przez lotnictwo to trudne zadanie. Aby ją możliwie zwiększyć musi lotnictwo wykonać jak największą ilość lotów, musi możliwie skrócić czas, potrzebny na przelot do celu i na powrót do bazy dla uzupełnienia zapasów amunicji, materiałów fotograficznych i paliwa. Aby możliwie jak najbardziej skrócić przeloty, przesuwa lotnictwo lądowe swe lotniska w pobliże linii frontu. Umożliwia to ciągłość akcji, a zarazem zaoszczędza paliwo i zmiejsza zużycie maszyn.

Tak proste rozwiązanie możliwe jest na lądzie stałym. Lecz na morzu? Okazało się, że wraz z rozwojem sił powietrznych i wzrostem ich znaczenia zaszła potrzeba stworzenia możliwości startowania, lądowania i przechowywania samolotów na pełnym morzu. Zaszła potrzeba stworzenia lotnisk dla samolotów myśliwskich, eskortujących karawany okrętów, dla samolotów wywiadowczych, wreszcie dla bombowców.

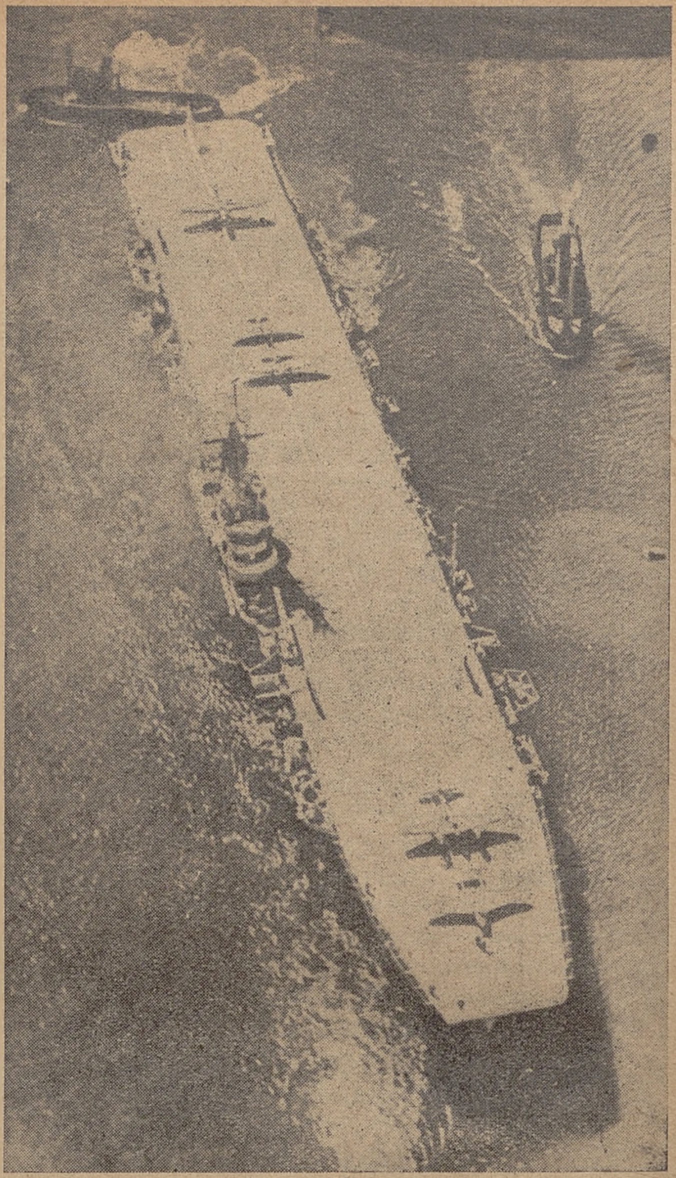
Próby startu z pokładu okrętu nie są rzeczą nową. Już w 1911 r. angielski pilot Samson dokonał próby startu z pokładu krążownika „Africa". Na pokładzie statku zmontowano w tym celu specjalny tor dwuszynowy. Samolot wznosił się z tego toru, a siadać mógł tylko na morzu. Dla nadania mu możliwości utrzymywania się na wodzie wyposażono go w pływaki.

Pierwsze loty powiodły się, lecz niestety samolot obciążony pływakami tracił silnie na szybkości i zwrotności i nie nadawał się więcej do celów wojskowych. Poza tym strat i lądowanie przy burzliwym morzu były bardzo trudne i należały naprawdę do śmiałych przedsięwzięć. Mimo to, próby wykazały, że sama myśl jest realna.

Już w 1916 r. widzimy znaczny postęp w tej dziedzinie. Brytyjski krążownik „Furious" został częściowo zamieniony na „pływające lotnisko". Ale tylko częściowo. Od dzioba do przedniej wieży tylko ciągnął się pokład—lotnisko. Reszta pozostała dalej krążownikiem. Bazowało na nim wówczas „aż" 8 samolotów — lądowe pościgowce „Sopwith Pup" i hydroplany „Short". Po wodowaniu specjalny kran podnosił samoloty na pokład, a z niego można je było przenieść do hal dla hangarowania.

Dnia 2 sierpnia 1917 r. jeden z pilotów angielskich, Dunning, dokonał rzeczy nadzwyczajnej, jak na ówczesne warunki. Wylądował na przestrzeni startowej krążownika „Furious". Niestety przy powtórnej próbie lądowania samolot skołował przez pokład w morze i dzielny pilot utonął.

Niemniej przeto wytknięto już nową drogę. „Furious" idzie jeszcze raz do doków, jeszcze raz ulega przebudowie. Uzyskuje nowy wygląd. Płaski pokład zajmuje całą jego długość. Hale mogą pomieścić 16 samolotów. Mostek dowódcy można chować pod pokład przy pomocy urządzenia hydraulicznego.

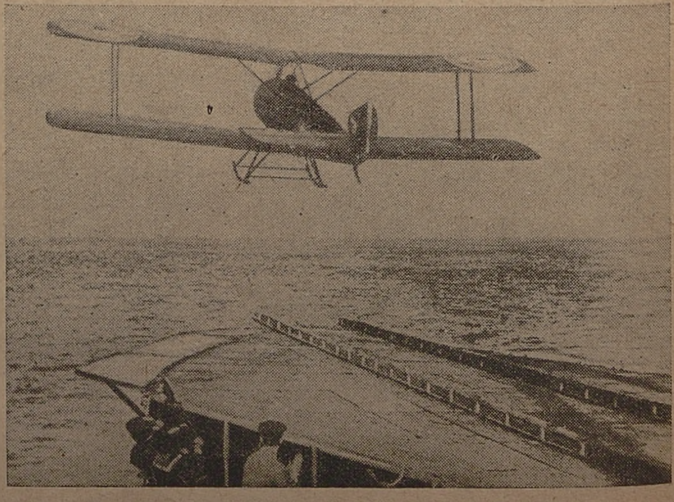


Brytyjski lotniskowiec „Triumph"

W okresie od 1920 — 1939 r. buduje się cały szereg lotniskowców. Posiadają one na ogół zupełnie płaski pokład. O ile posiadają wieże, to umieszcza się je z boku statku i nadaje się im kształty opływowe, aby nie wywołały wirów powietrznych. Nowe lotniskowce mogą pomieścić do 60 samolotów (Arc Royal). Szybkość ich wzrasta do 30,75 węzłów.

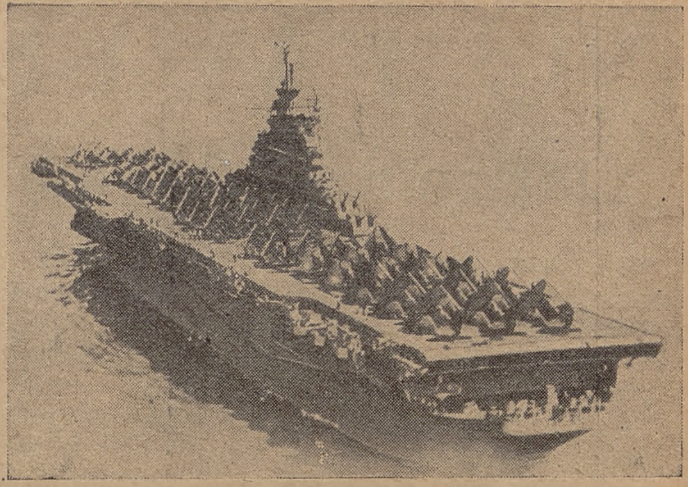
Jednak właściwego znaczenia nabierają dopiero w okresie drugiej wojny światowej. Na początku wojny ilość lotniskowców przedstawiała się mniej więcej następująco: Wielka Brytania — 8, Stany Zjednoczone — 7 i Japonia — 7. W jesieni 1944 r. prym wiodły już Stany Zjednoczone — 100 lotniskowców. Anglia w tym okresie posiadała ich 70.

Start z pokładu krążownika „Africa"



Lotniskowce obecne, to bardzo duże okręty, o wyporności średnio nie mniej niż 20 — 25 tys. ton. Koszt wyprodukowania jednego lotniskowca średniej wielkości wynosi 3,5 — 5 miliardów dolarów. Większość lotniskowców obecnych jest opancerzona i służy głównie jako baza dla myśliwców, eskordujących karawany statków. Lotniskowce amerykańskie są na ogół mniejsze i lżejsze od angielskich. Często też stawia się zarzut, że ich drewniane pokłady są łatwopalne.

Wykazały to zwłaszcza ostatnie próby z bombą atomową na Bikini. Wszystkie małe lotniskowce spłonęły, podczas gdy duże, choć poważnie uszkodzone, nie zatonęły. Dlatego należy przypuszczać, że o ile nie zajdą jakieś radykalne zmiany, (nowe rodzaje broni jak np. bomba atomowa i znaczne zwiększenie zasięgu samolotów mogą wykluczyć zupełnie zastosowanie lotniskowców), to należy spodziewać się rozwoju raczej w kierunku wielkich jednostek morskich.



Amerykański lotniskowiec „Lake Champlain"

LĄDOWANIE NA LOTNISKOWCACH

Do najciekawszych zagadnień związanych z eksploatacją lotniskowców należy kwestia lądowania na tak ograniczonej przestrzeni.

Szybkości lądowania samolotów, bazujących się na lotniskowcach przekroczyły już dawno 60—80 km/godz z okresu po pierwszej wojnie i dochodzą do 145—180 km/godz. Szybkości lotniskowców zmieniły się minimalnie. Wymiary pokładu nadal ograniczone są w długości do 183 — 244 m, a w szerokości do 27,5 — 30,5 m. W jaki więc sposób mogą dziś zupełnie bezpiecznie startować i lądować na lotniskowcach nawet samoloty odrzutowe?

Postęp zawdzięczamy przede wszystkim udoskonalonym metodom hamowania przy lądowaniu i większej mocy silników oraz pomocniczym rakietom startowym przy starcie.

W pierwszej fazie lotniskowców nie było żadnych urządzeń hamujących dla samolotów. Jako jedyne zabezpieczenie przed przekołowaniem za pokład służyły sieci ograniczające po bokach pokładu i u dzioba.

Pierwszym udoskonaleniem pod tym względem były podłużne liny, przeprowadzone przez cały statek. Samolot posiadał na osi, łączącej koła, dwa uchwyty w kształcie odwróconej litery V. Z chwilą gdy uchwyty dotykały lin, urządzenie sprężynowe zaciskało je i samolot mógł poruszać się jedynie wzdłuż lin. Zarazem tarcie o linę działało hamująco.

Urządzenie to posiadało jednak cały szereg poważnych niedostatków. Gdy przypuśćmy tylko jeden uchwyt zaczepił się o linę, a drugi pozostał swobodny, niewielki stosunkowo wiatr boczny mógł spowodować wywrócenie się maszyny. Zbyt silne przyhamowanie powodowało często kraksę. Wobec tego, że liny mogły być przymocowane jedynie na końcach pokładu, więc lądujący „kangurem" samolot podrywał i naciągał je przy podskoku. Powodowało to znaczne przyspieszenie przy opadaniu i powodowało często uszkodzenie podwozia, kadłuba, a nawet całego samolotu.

Rozpoczęto więc próby nad inną metodą hamowania lądujących samolotów. W r. 1927 Amerykanie wprowadzili liny hamujące w poprzek pokładu. System ten okazał się znacznie wygodniejszy i z pewnymi zmianami zachował się do dzisiaj.

Zasada urządzenia jest następująca: w poprzek pokładu przytwierdza się szereg lin: na małych lotniskowcach nie mniej jak cztery, na większych nie mniej jak osiem. Samolot posiada w tylnej części kadłuba wysuwalny hak. Przy lądowaniu hak ten zaczepia o liny (są one dość nisko umieszczone i koła łatwo przechodzą ponad nimi). Naciąganie lin amortyzuje energię kinetyczną samolotu. Jako oporu dla lin używano początkowo hamulców bębenkowych, pracujących na tarcie, przy czym powtórne naciąganie lin odbywało się przy pomocy motorka elektrycznego. Ostatnio przytwierdza się do końców lin hamulce hydrauliczne, które akumulują dostarczoną przez samolot energię i zużywają ją do powtórnego naciągnięcia lin.

W wypadku zerwania się haka, samolot wpada na szereg wyżej jeszcze przeciągniętych lin i na nich się zatrzymuje. Sieci ochronnych nie stosuje się więcej.

Lądowanie na lotniskowcu różni się znaczne od lądowania na lądzie. Czynności pilota są obecnie znacznie uproszczone przez zorganizowanie specjalnej służby pomocniczej na lotniskowcach. Specjalnie szkoleni ludzie określają przy pomocy tarcz sygnałowych wszelkie czynności, jakie ma pilot wykonać i naprowadzają samolot wprost na samoczynnie działające liny hamulcowe. Pilot powinien tylko śledzić za wydawanymi z pokładu komendami i wykonywać je.

Nowoczesne urządzenia pozwalają na stosunkowo bardzo wielką intensywność ruchu na lotniskowcach. Zgrany zespół może wykonywać lądowania w odstępach 25-sekundowych, a starty w 15-to sekundowych.

Widzimy z tego, że postęp techniki lądowania na lotniskowcach poszedł w dwu kierunkach: 1) organizacji współpracy obsługi lotniskowca z załogą samolotu przy lądowaniu i 2) skrócenia dobiegu przez zastosowanie zmechanizowanych urządzeń, amortyzujących energię kinetyczną lądującego samolotu. Wielki rozwój lotnictwa pokładowego zawdzięczamy przede wszystkim prawidłowemu rozwiązaniu tych właśnie zagadnień.

D. H. Vampire ląduje na lotniskowcu „Ocean"



NO I WYUCZYLI SIĘ

Dalsze dzieje braci Tarchałów z Cieplic

W jednym z zeszłorocznych numerów SiM-u zamieściliśmy list jednego z naszych Czytelników, Ob. Czesława Kajzera pt. „Niech się smyki wyuczą na modelarzy".

Obecnie po zasięgnięciu informacji na miejscu, okazało się, że ojciec chłopców po powrocie z miasta rozmówił się z żoną i wójtem Grzelakiem, no i postanowiono wysłać obydwu na koszt gminy na naukę do modelarni.

A oto dalsze dzieje chłopców...

* * *

No i wyuczyli się. Nie łatwo im to poszło, oj nie łatwo. Przez pierwszych kilka dni kręcili się po modelarni ani wiedząc co z sobą począć. Starszy Józek, co już 16-ty rok kończy, że to chłopak „bywały" w mig przyczepił się instruktora Szczepaniaka i dawaj się wypytywać:

A jak, a co! Dlaczego ten mały Stasio Dudek okleja bibułką model, kiedy ma przecież papier, a poco żeberka czyszczą „glancpapierem" mając pod ręką pilnik?

Instruktor „fajny" chłop, że to na ludziach się zna, pojął od razu, że chłopakowi aż się oczy śmieją, żeby wszystko zrozumieć. Wziął go na bok i coś długo ze sobą szeptali.

Józek słuchał, a potem stanął do warsztatu. Robota paliła mu się w ręku. Instruktor doglądał. To poprawił, tamto kazał zmienić. Młody Tarchała słuchał go we wszystkim.

Co innego Stasio, brat Józka.

Nieśmiały, małomówny kręcił się po modelarni, szeroko rozwartymi oczyma chłonąc w siebie dziejące się cuda. Rad był i jak jeszcze, że go tatulo odesłali do miasta. Rad był i trochę nieswój. Co innego na wsi. Tam orientował się we wszystkim — tu nie mógł sobie z niczym poradzić. W duchu zazdrościł trochę Józkowi, że ma już swoich szesnaście lat i taki śmiały do wszystkiego.

Przypatrując się pracującym chłopcom, wraz z nimi i starszemu bratu przeraził się, że nie da sobie rady. Nie poradzi! A takby chciał pokazać tatulowi taki czerwony, leciusieńki „aeroplanik" przez siebie zrobiony. Może — myślał — byłby lepszy od Józkowego.

Lecz zarzucał tę myśl z miejsca. Nie poradzi sobie!

Dojrzało go jednak baczne oko instruktora.

— A ty czego się kręcisz, bierz się do roboty! — huknął przyjaźnie.

Stasiek zdrętwiał. Na chwilę zaniemówił, rozłożył bezradnie ręce. Młody wykładowca zrozumiał ten gest. Przywołał go ku sobie koleżeńskim ruchem.

— Pierwszy raz, co? —zapytał. Stasiek skinął głową.

— Ja z bratem, o tym — wskazał ręką na piłującego coś zawzięcie Józka. Instruktor zrozumiał. Wyciągnął z szuflady jakąś książeczkę z modelami i zaczął tłumaczyć co się w niej znajduje. Stasiek nachylony słuchał pilnie i... nie rozumiał z tego ani słowa.

Ostrożnie, tłumiąc w sobie oddech zwierzył się „temu panu", że nic, a nic nie „kapuje".

Nie obraził się wcale. Przeciwnie. Pogładził młodego Tarchałę po buzi i powiedział: — Nic się nie martw smyku, powoli zrozumiesz wszystko! Nie od razu Kraków zbudowano!

Żarliwie, prosząco wparł w niego błyszczące oczy. — Więc będzie się jednak mógł uczyć! On wie, że da sobie radę jak inni, tylko że... że to pierwszy raz i tyle tego wszystkiego, wybuchnął. A jak pan instruktor pomogą, to wszystko musi być dobrze!

Był już spokojny. Na początek otrzymał do sklejenia maleńki modelik z papieru. Wyciął go ostrożnie z dużego kartonu. Pozaginał rogi i pokrył je klejem. Przed końcem zajęć model był gotów. Stasiek triumfował w duchu, lecz czuł, że to nie było to o czym marzył.

Przecież ten model nie lata. Uczęszczał jednak regularnie do modelarni, ciesząc się z góry z każdej chwili spędzonej wśród kolegów. Instruktor, obserwujący nieznacznie wszystko i wszystkich wziął pod specjalną opiekę młodego Tarchałę, który w dalszym ciągu sklejał swoje papierowe „cuda". A że robił to czysto i starannie, któregoś dnia dostał plany modelu szkolnego „Orlątka".

Szczepaniak wytłumaczył mu wszystko co i jak. Stasiek wziął się z mocno bijącym sercem do roboty. Józek robił już w tym czasie wpaniałego kadłubowca. — Nie dogonię go nigdy — myślał smętnie Tarchała o starszym bracie. Przyłożył się jednak uczciwie do pracy. Powoli zaczęło mu się rozjaśniać w „łepetynie".

Minął tydzień, drugi i trzeci. Za oknami modelarni znikły śniegi, zajaśniało słońce, a wraz z nim zjechał klekoczącą furmanką ojciec. Długo przyglądał się pracy synów, a w oczach to mu coś tak świeciło, że strach. Stasiek zdziwił się. Nigdy ojca jeszcze takim nie widział. Stary spracowaną ręką wysupłał z kobiałki parę gotowanych na twardo jaj i kawał, grubo masłem smarowanego razowca. — Naści, jedzta, jedzta chudziaki! — mówił patrząc miłosiernie na synów. — A sprawujta sie dobrze! Pogładził ich obu po lnianych czuprynach i odjechał.

Znów minął jakiś czas. Stasiek — nabrał już pewności siebie. Czego nie wiedział, to pytał śmiało pana instruktora, który zawsze służył dobrą radą. Józek kończył w dalszym ciągu swego kadłubowca. Kończył też takiego samego jak Józkowy —Stasiek.

Dogonił jednak brata. Dogonił innych kolegów.

Pewnego dnia gruchnęła po modelarni wieść, że w najbliższą niedzielę odbędą się eliminacyjne zawody do jakiegoś konkursu, na którym będą najlepsi modelarze z całej Polski.

Staśkowi zaświeciły się oczy jak młodemu wilczkowi. Hejże, miły Boże! Dopiero by się tatulo cieszyli, gdyby tak wziął pierwsze miejsce. A Józek? Przeraził się tej myśli. Prawda, a Józek! Przecież nie ma dwóch pierwszych

miejsc. Zamyślił się głęboko. No, ostatecznie on może być drugi, niechby trzeci. Józek niech będzie pierwszy — zadecydwał w duchu rad z tego ustępstwa na rzecz starszego brata. Wieczorem, gdy kładli się spać zwierzył mu się z tych myśli. Wyśmiał go. — To nie idzie tak łatwo jak ci się zdaje. Tak samo myślą o zwycięstwie Bronek Zaremba, Stefek Zawieja, jak i ty. Ażeby wygrać eliminacje trzeba mieć najlepszy model, a przecież modele kolegów nie są wcale gorsze od ich — zakończył i przewrócił się na drugi bok.

Stasiek stropił się. Musiał przyznać, że brat ma rację. A jednak nie chciał zrezygnować...

* * *

Przewodniczący Jury sędziowskiego starszy, miły pan woła miłym głosem: zawodnik Stanisław Tarchała — do startu!

Malcowi trzęsą się ręce, drżą kolana. Występuje nieśmiało z szeregu. Wszyscy patrzą na niego. On nie widzi nikogo. Patrzy tylko na starszego, miłego pana, który uśmiecha się doń przyjaźnie. Ojcowskie spojrzenie sędziego uspakaja go. Pewną ręką ujmuje model i przyczepia go do holu. Sekunda i maleńki, czerwony modelik szybuje wysoko, wysoko nad głowami patrzących. Stasiek gapi się także i... modli się żarliwie żeby nie zerwał się teraz nieprzyjazny wiatr, żeby jego model zwyciężył.

Lecz czerwony modelik nie zwycięży w dzisiejszych zawodach. Bo oto zwichnął nagle swój lot — coś oderwało się od niego i maleńkie cacko wali się na ziemię.

Stasiek ma łzy w oczach. Drżącą ręką przyciska mocno bijące serce. Ogarnia go bezdenna rozpacz. Ktoś zbliża się do niego, to przewodniczący Jury.

Gwałtem próbuje się uspokoić. Starszy, miły pan bierze go po ojcowsku za rękę.

— Nie masz się co martwić — mówi łagodnym głosem — zbudujesz lepszy, ładniejszy modelik! I ja miałem kiedyś podobne do twoich przejścia.

I opowiada malcowi o swoich pierwszych poczynaniach modelarskich.

Staś powoli uspakaja się. Słucha z zaciekawieniem. Zbliżył się także i instruktor Szczepaniak. Jest i zwycięzca dzisiejszego konkursu, Bronek Zaremba i Stefek Zawieja, którego model zajął drugie miejsce. Znalazł się i Józek promieniejący szczęściem z powodu uzyskania trzeciej lokaty.

Słuchają wszyscy tego co opowiada starszy pan.

I nagle Stasiek Tarchała, który pół roku temu nie wiedział czego się czepić w modelarni rozumie, że modelarstwo nie istnieje tylko na pokaz, że przez ciągłą pracę i doskonalenie się dochodzi się poprzez trudy do wyników, które mają inne, głębsze znaczenie.

I choć może na żadnych zawodach nie zdobędzie pierwszego miejsca, to po pewnym okresie czasu, gdy będą z Józkiem starsi założą razem modelarnię w rodzinnych Cieplicach.

K.G.

Z ZAGRANICY

LOTNICTWO NEGUSA

Wojska lotnicze Etiopii zamówiły ostatnio w fabryce S. A. A. B. w Linkoping (Szwecja) pięć samolotów typu Safir do celów treningowych dla ośrodka wojskowego w Bishoftu.

Safir jest to jednopłat o nisko położonym skrzydle, o trójkołowym, chowanym podwoziu, wyposażony w pojedyńczy silnik De Havilland Gipsy Major. Jak większość samolotów S. A. A. B., posiada on pokrycie pracujące. Jego szybkość podróżna wynosi 204 km/godz, szybkość maksymalna 235 km/godz.

„L'Aerophile" — III. 47.

ŁADUNEK REKORDOWEJ WARTOŚCI

Bank Kanadyjski przesłał samolotem od Nowego Jorku złoto, wartości około 3 000 000 dolarów. Była to rzekomo najbardziej wartościowa dotychczas przesyłka lotnicza.

„Flight" 6. II. 47.

ŚMIGŁOWIEC W PRACACH GOSPODARCZYCH

Zakłady Bell Aircraft przeprowadziły ostatnio doświadczenia nad wydajnością pracy śmigłowców w gospodarstwie wiejskim.

Okazało się, że śmigłowiec może wykorzystać 40 min. na godzinę lotu dla pracy np. przy rozpylaniu środków dezynfekcyjnych przeciwko epidemiom leśnym. Jest to znacznie więcej, niż mógłby wykorzystać jakikolwiek samolot.

Śmigłowiec może oczyścić 80 hektarów w ciągu godziny, rozpylając 1 500 kg środków dezynfekcyjnych.

„The Aeroplane" 7.III. 47.

FRANCUSKI ŚMIGŁOWIEC BRÉGUET II E

Lotnictwo francuskie wśród licznych swoich konstrukcji posiada cztery typy śmigłowców, z których „Gyroplan — Labarotie" jest konstrukcji jednego z najstarszych pionierów lotnictwa francuskiego. Louis Bréguet'a. Bréguet, pracując od dawna nad rozwiązaniem problemu pionowego startu i lądowania w roku 1936 uzyskał na swoim śmigłowcu „Gyroplan—Labatorie" cztery rekordy światowe, które podane są poniżej. Dla porównania ,obok podane są rekordy poprzednie.

Dnia 24.XI.1936 — lot z lądowaniem w miejscu startu: 1 godz. 2 min. 58 sek. (poprzedni: 8 min. 45 sek).

Dnia 24.XI.1936 — odległość w obwodzie zamkniętym: 44 km (poprzedni: 1,079 km).

Dnia 24.XI.1936 — szybkość na trasie 20 km: 99,692 km/godz (poprzedni: 20 km/godz.).

Dnia 22.IX.1935—wysokość ponad miejscem startu: 158 m (poprzedni: 18 m).

Pracując nadal nad konstrukcją śmigłowców, Bréguet ostatnio skonstruował typ śmigłowca, którego własności niczym nie ustępują śmigłowcom amerykańskim, i które pozwalają na jego praktyczne zastosowanie. Typ ten, oznaczony jako II E posiada następujące dane:

Średnica rotorów	8,60 m
Długość całkowita	9,90 m
Wysokość	4,05 m
Szerokość podwozia	2.80 m

Lądowanie oraz start pionowy.

Szybkość maks. w locie poziomym 240 km/godz.

Szybkość podróżna na wys. 1 000 m 175 km/godz.

Pułap przy wznoszeniu pionowym 2500 metrów.

Pułap osiągnięty lotem postępowym 4 000 m.

Zużycie paliwa na 100 km 30 l.

Dwa rotory o trzech ramionach każdy, umieszczone na jednej osi, jeden nad drugim, pracują w przeciwbieżnych kierunkach.

Napędzane są przez silnik Potez 9 E — 00 o mocy 240 KM, wbudowany w kadłub za kabiną załogi. Reduktor obrotów 1/6,5 (400 obr./min. rotora przy 2 600 obr. silnika).

Kadłub jest zbudowany ze stopów lekkich. Składa się z 2 partii; przedniej, mieszczącej kabinę załogi, oraz tylnej, zawierającej silnik i mechanizm napędowy, która może być bez trudności odmontowaną. Usterzenie posiada statecznik pionowy, u góry którego znajduje się ster wysokości, w płaszczyźnie między rotorami. Podwozie trójkołowe stałe, o amortyzacji oleo — pneumatycznej. Koło przednie sterowane. Płoza ogonowa, chroniąca koniec kadłuba przy pionowym lądowaniu, zaopatrzona jest w amortyzację gumową. Oszklona kabina mieści na przodzie siedzenie pilota, oraz ma dwa miejsca w tyle.

F. P.

Z KRAJU

WALNE ZEBRANIE AEROKLUBU GDAŃSKIEGO

Aeroklub Gdański przesyła sprawozdanie ze Zwyczajnego Walnego Zebrania sprawozdawczo - wyborczego, które odbyło się dnia 29 kwietnia 1947 r.

Zarząd Aeroklubu ukonstytuował się następująco:

Prezes A. G. — inż. Zrałek, Wojewoda Gdański,
W - prezes — Kmdr K. Kopiec,
W - prezes — mjr Wł. Matula,
Sekretarz — insp. A. Matheus,
Skarbnik — nacz. K. Olszewski.

Ponadto wybrano kierowników następujących sekcji: motorowej, szybowcowej, modelarskiej, propagandowo - prasowej, młodzieżowej i towarzysko - imprezowej.

Aeroklub Gdański liczy obecnie 106 członków rzeczywistych i 185 członków zbiorowych.

W okresie sprawozdawczym odbyło się 13 zebrań Zarządu Aeroklubu Gdańskiego, na które obok członków przybyli licznie sympatycy.

Aeroklub posiada własną bibilioteczkę, chociaż jeszcze nieliczną; ułatwia członkom nabycie czasopism lotniczych i map terenowych.

Założona klubowa księga pamiątkowa uwiecznia piękniejsze i ważniejsze chwile życia Aeroklubu Gdańskiego, zdobiąc ją licznymi zdjęciami fotograficznymi.

UKONSTYTUOWANIE ZARZĄDU LIGI LOTNICZEJ WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKO - DĄBROWSKIEGO

W dniu 21 maja br. w sali marmurowej Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach odbyło się zebranie informacyjno - organizacyjnego Okręgu Wojewódzkiego Ligi Lotniczej.

Zebranie miało na celu powołanie do życia Zarządu Okręgu Wojewódzkiego Ligi Lotniczej. Na czele Zarządu jako prezes stanął ppłk. Włodzimierz Stahlem.

Zebrani uchwalili jednogłośnie rezolucję, w której doceniając zamierzenia Ligi Lotniczej, zwracają się z gorącym apelem do całego społeczeństwa województwa Śląsko - Dąbrowskiego o poparcie i pomoc w urzeczywistnieniu prac Ligi Lotniczej. (k)

ZWM ZAPISUJE SIĘ DO LIGI LOTNICZEJ

W dniu 16 czerwca br. odbyło się w Krakowie zebranie przewodniczących kół ZWM z terenu całego miasta.

Licznie zebrani członkowie, doceniając w pełni znaczenie rozwoju lotnictwa sportowego dla demokratycznej młodzieży pracującej, powzięli decyzję założenia Koła Ligi Lotniczej Związku Walki Młodych na terenie miejskim podwawelskiego grodu.

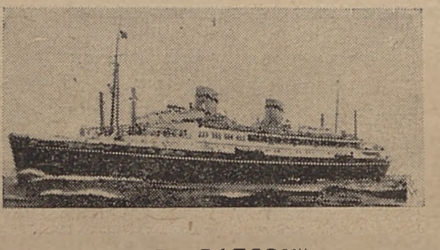
W ramach zebrania wygłoszono szereg referatów. Zebrani postanowili zwrócić się z apelem do wszystkich kolegów ZWM-owców w całej Polsce o podjęcie na swoim terenie masowego poparcia Ligi Lotniczej, jako jedynej organizacji mogącej wykształcić naszą młodzież we wszystkich dziedzinach lotnictwa.

Na zakończenie wybrano Zarząd Koła, który przedstawia się następująco: 1. prezes — ob. Cięgielewski Walenty; 2. I viceprezes — ob. Wójcik Franciszek; 3. II viceprezes — ob. Chrobak Leopold; 4. sekretarz — ob. Dubasówna Antonina; 5. zastępca — ob. Pilch Cyprian; 6. skarbnik — ob. Lipeński Włodzimierz; 7. zastępca — ob. Dziura Franciszek.

Komisja Rewizyjna: 1. przewodniczący — ob. Kujacz Józef, 2. członek — ob. Korepta Stefania; 3. członek — ob. Dużmański Stefan.

Wierzymy, że piękna inicjatywa i apel młodzieży krakowskiej znajdzie szeroki oddźwięk i naśladowców wśród naszych młodych kolegów z terenu całej Polski.

G.



M.S. „BATORY“

największy polski transatlantyk, który odbywa obecnie podróż powrotną z Nowego Jorku do Gdyni.

WYNIKI OKRĘGOWYCH ZAWODÓW MODELI LATAJĄCYCH W KATOWICACH

Liga Lotnicza zorganizowała w Katowicach na lotnisku w niedzielę, dnia 1 czerwca 1947 r., pierwsze po wojnie Okręgowe Zawody Modeli Latających Okręgu Śląsko - Dąbrowskiego.

Na starcie stawiło się 32 zawodników, którzy zgłosili do Zawodów 52 modele. Wyniki Zawodów przedstawiają się następująco:

I Grupa Juniorów:

1. Czechowski Jerzy z Sosnowca, model „Jur", czas 38 min.
2. Szulc Jerzy z Sosnowca, model „Smyk" czas 20 min.

II Grupa Amatorów:

1. Labus Jan z Wodzisławia, model konstrukcji własnej, czas 2 min. 3 sek.
2. Pander Borysław z Wodzisławia, model konstrukcji własnej, czas 1 min. 18 sek.
3. Warzecha Florian z Świętochowic, model konstrukcji własnej, czas 43 sek.
4. Sitko Tadeusz z Sosnowca, model „Jur", czas 25 min.

III Grupa Instruktorów:

W grupie tej wystąpił ob. Kubit Józef z ładnym modelem konstrukcji własnej. Model ten — bezogonowiec — wykonany był przed wojną na Zawody w Goleszowie. Przechowany pieczołowicie przez czas okupacji uległ niestety uszkodzeniu na starcie i został wycofany z Zawodów.

Ponadto model ob. Zdżałka z Chorzowa — stającego poza konkursem uzyskał czas 9 min. i znikł w dalszym locie z pola widzenia. — Po godzinie i 30 min. ukazał się znów w polu widzenia by wreszcie ponownie wyjść z tego pola. Lot tego modelu odbywał się na wysokości około 400 m.

SEKCJA SZYBOWCOWA AZS-u W TORUNIU

Podczas ostatniej imprezy lotniczej, zorganizowanej na lotnisku w Toruniu nastąpiło przekazanie dwóch szybowców Sekcji Szybowcowej Akademickiego Związku Sportowego U.M.K., przez miejscowy Aeroklub Pomorski. Sprzęt pozwoli licznej grupie pilotów studentów, których liczba sięga ponad 40 na przeprowadzenie racjonalnego treningu. Najmłodszej Sekcji Szybowcowej w Polsce przesyłamy życzenia pomyślnych wiatrów. (ko)

POCZTA LOTNICZA

Ob. Pawelec Adam — Jurandowo. Wyjazd na szkolenie możliwy jest jedynie za pośrednictwem aeroklubu. Proszę zgłosić się do Aeroklubu Gdańskiego (Gdańsk — Wrzeszcz, ul. Niedziałkowskiego 63).

Ob. Ungeheuer S. — Częstochowa. Samoloty takie już istnieją, tylko że skrzydła ich są nieco szersze. Przeczytajcie artykuł pt. XFSU—1 „Skimmer" w Nr 3 „Skrzydlatej Polski". Model taki może latać. Będzie to rodzaj bezogonowca.

Ob. Engel Jan — Halemba. Starania w tym kierunku należy czynić w R. K. U., gdzie otrzymaliście przydział do lotnictwa. Uważamy, że macie duże szanse i jeśli tylko są wolne miejsca, prawdopodobnie zostaniecie przyjęci. Życzymy powodzenia!

Ob. Zamoyski Jan — Tarnów. Łamigłówka opracowana dosyć niedbale — nazwy samolotów poprzekręcane (Sfit zamiast Swift, Tinger — Moth zamiast Tiger — Moth). Opracowaną starannie łamigłówkę chętnie przyjmiemy do druku. Spróbujcie jeszcze raz!

Zdzisław i Koledzy — z Wrocławia. Nie uważamy, by Wasze kłopoty były powodem do tak czarnej rozpaczy. Kończąc O. S. L. zostajecie oficerami zawodowymi lotnictwa — pilotami wojskowymi. Piszecie, że pragniecie zostać pilotami. Możecie przecież poświęcić się lotnictwu sportowemu! Pomyślcie nad tym i napiszcie o swojej decyzji.

Ob. Zawadzki Henryk — Złotów. Ukończcie najpierw kurs szybowcowy. Warunki przyjęć do O. S. L. są niestety dla wszystkich jednakowe.

Ob. Mucha Janusz — Gryfin. W Nr 17 — 18 SiM znajdziecie szczegółowe instrukcje, jak zorganizować Koło Ligi Lotniczej. Życzymy powodzenia.

Ob. Cichy Marian — Elbląg. „Łoś" budowany był początkowo z jednym statecznikiem kierunkowym, a następnie z podwójnym. W Nr 7 „Skrzydlatej" zaszła pomyłka i winno być P. Z. L. 23.

Ob. Świątkowski W. — Zgierz. Możecie nabyć u nas plany modeli „Rekin" (cena 230 zł) i „Mucha" (125 zł) w skali 1:1. W sprawie kursu szybowcowego zwróćcie się do Aeroklubu Łódzkiego (Łódź, Piotrkowska 106).

„Barmando" — Poznań. 1. Przysługuje Wam prenumerata ulgowa. 2. Powinniście otrzymać skierowanie z Aeroklubu Poznańskiego do jednego z ośrodków szkoleniowych w innym okręgu.

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. **Red.:** Janusz Przymanowski, mjr. **Zast. red.:** A. Mańkowski, kpt. Sekr. odp. A. Windholz, kpt. Adres redakcji i administracji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4 (róg Królewskiej)

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie — 40 zł; kwartalnie — 115 zł; półrocznie — 220 zł; rocznie — 400 zł. **ULGOWA PRENUMERATA** dla jednostek W. P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie—100 zł; półrocznie—185 zł; rocznie—350 zł. Wpłacać czekami na konto PKO: I-978 właść. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Zakł. Graf. „Książka", W-wa, Smolna 12. Z. 894 Opłata pocztowa uiszczona gotówką B-20097